



Statens vegvesen

Risikovurdering

Skuleveg i Samnanger kommune

RAPPORT

Trafikksikkerhetsseksjonen



Region vest
Trafikksikkerhetsseksjonen
Dato: 2010-08-04

Samandrag

Når det skal vurderast i kva grad born kan ferdast trygt i trafikken må det alltid leggjast individuelle skilnadar til grunn i kvart tilfelle.

Sjølv om det er store individuelle forskjellar mellom barn på same aldersnivå, er det likevel grunn til å tru at dei fleste born har tilstrekkeleg evne og kompetanse til å ferdast på ein trygg måte når dei passerar 10 år. Trygg Trafikk tilrår at born kan bruka sykkel til og frå skulen frå 10-års alderen.

Slik me ser det i forhold til dei trafikkfarlege punkta som er diskutert omkring skulevegen til og frå Gjerde skule, vil også det vere dette skilje i aldersnivå som vil vera gjeldane i samband med å kunne ferdast på ein trygg måte langs skulevegen.

Vi tenkjer oss at en tiåring har fått tilstrekkeleg opplæring og er moden nok til å gjere dei vurderingar som er nødvendig for å kunne ferdast trygt langs skulevegen, sjølv om vegen har ein varierende risiko.

Lokalvegen rundt Haukaneset framstår som vanskelegare og meir krevjande enn andre delar av skulevegen. Her må elevane vurdere sjølv kva som er tryggast åtferd, og gjerne i strid med trafikkreglane. Eksempel på dette er at elevane må skifte side, alt etter kva som opplevess som minst farleg.

På møte vårt den 30/4, vart det drøfta å sette opp eigen skulebuss, slik at denne alltid tok på og sette av elevane på "rett side". Dette meinte vi var eit skysstilbod som ville redusert eller fjerna mange av dei sikkerheitsproblema vi har sett på. Finansiering og ruteoppsett/organisering av eit slikt tilbod, vart ikkje drøfta nærare i møte, men at Skyss skulle vurdere dette nærare. Ei slik løysing ville foreldra stilla seg bak.

Fysiske tiltak

- Utbetre gangfeltet ved Bjørkeim i samsvar med gjeldande gangfeltkriterier
- Nedsett fartsgrense på lokalvegen rundt Haukaneset, med fysiske fartsgerulerande tiltak
- Utbetre rekkverket langs lokalvegen
- Utbetre gangvegen mellom lokalvegen og undergangen ved Gjerde slik at den vert meir attraktiv og tilgjengeleg

Innhald

Bakgrunn og mål

I samband med etableringa av ny skulestruktur i kommunen, er det m.a. frå felles skulemiljøutval for barneskulane i Samnanger, påpeika ein del trafikkfarlege punkt og strekningar frå Gjerde skule og retning Ådland. Den nye skulestrukturen medfører endringar i elevane sin skuleveg. Fleire elevar får ny og lengre skuleveg som og gjerne medfører at ein må krysse fylkesveg7 eller at ein må ferdast langs den smale vegen mellom Bjørkheim og Gjerde skule.

Opplæringslova set grense for skuleskyss på 2 km for elevar på 1. trinn, og 4 km for elevar for 2. - 10. trinn. FAU meiner at deler av skulevegen for dei som bur nærare enn 2 og 4 km bør få skuleskyss, då skulevegen bør klassifiserast som "særleg farleg eller vanskeleg" etter opplæringslova.

I møte mellom Samnanger kommune og Statens vegvesen den 1.3.2010, blei det drøfta ulike problemstillingar knytt til skuleveg og innføring av ny skulestruktur. Konklusjonen var at ein ville gjennomføre ei risikovurdering av trafikkfarlege punkt og strekningar som grunnlag for tiltak og vurdering av skulevegen som "særleg farleg eller vanskeleg".

Det var semje om å setje saman ei tverrfagleg gruppe med deltakar frå Statens vegvesen, Samanger kommune (teknisk og skule), foreldre, busselskap og politi. Statens vegvesen skulle leie gjennomføringa og presenterer resultata frå risikovurderinga i det omfang ein har ressursar til det.

Organisering av arbeidet

Risikovurderinga blei gjennomført i eit møte 30. april 2010. Gruppa som gjennomførte risikovurderinga var tverrfagleg og samansett av:

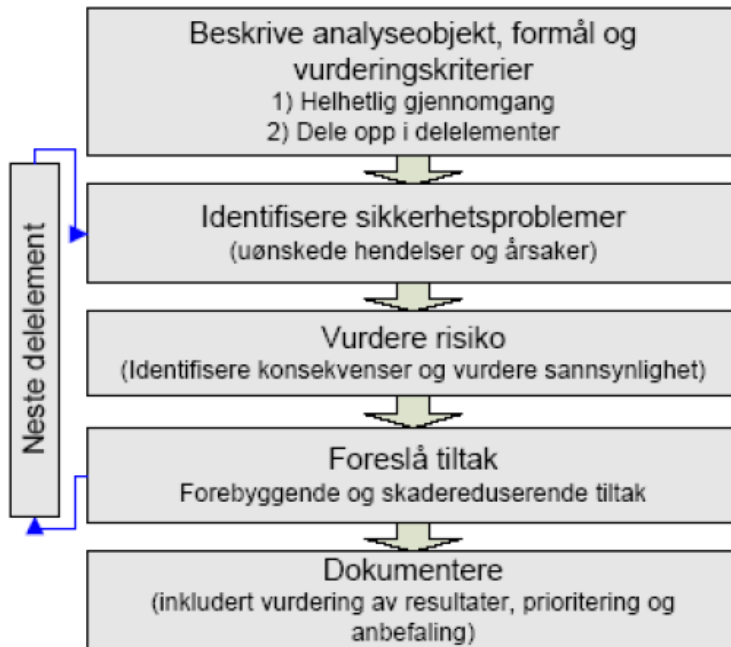
Deltakar/namn	Funksjon	Firma
Nils Torbjørn Sperrevik	Trafikksikkerhet, veg	Statens vegvesen
Anne Margrethe Bøe	Trafikksikkerhet, trafikant/køyrety	Statens vegvesen
Hilde Lill Våge	Ass. rådmann	Samnanger kommune
Vidar Tveiterås	Drift og vedlikehald	Samnanger kommune
Karin Høyseter Steinsland	Pedagogisk konsulent	Samnanger kommune
Olav Lydvo	Driftskonsulent	Skyss
Otto Knutsen		Tide
Torbjørn Storås	Foreldrerepresentant	Leiar FAU og SU

Politiet var innkalla, men møtte ikkje. Møte og analyse vart leia av Nils Torbjørn Sperrevik, Statens vegvesen.

Framgangsmåte og metode

Det vart lagt opp til å gjennomføre ei grov risikovurdering, med grunnlag i Statens vegvesen si handbok, hb.271- *Risikovurderinger i vegtrafikken*.

Handboka viser ein generell modell for gjennomføring av slike risikovurderingar



Avgrensingar

Risikovurderinga er avgrensa til å vurdere kva hendingar som kan inntreffe for elevane på dei ulike klassetrinna på alt førehand definerte trafikkfarlege punkt og strekningar.

Vurderingskriterier

I ei risikovurdering treng ein å definere kva resultat i vurderinga skal målast mot. Kva er lav og kva er høg risiko? Kva er eit forsvarleg og kva er eit uforsvarleg risikonivå? Kva er akseptabel og kva er uakseptabel risiko?

Nullvisjonen (ingen drepne eller hardt skadde) krav til eit sikkert vegtrafikksystem er ein standard å vurdere risiko i forhold til. Eit sikkert vegtrafikksystem føreset ein "sikker veg", "sikker trafikant" og "sikkert køyretoy".

Ein sikker veg føreset at vegen inviterer til sikker fart gjennom utforming og fartsgrenser. Vegen skal vere utforma med barrierar mot feilhandlingar som kan oppstå.

Ein kan og vurdere risikoen opp mot gjeldande regelverk. Dersom vegsystemet er i samsvar med gjeldande standardar, gjev dette god trafikkisikkerheit (sjølv om regelverket ikkje stettar krava til "sikker veg" fullt ut. Dei enkelte grunnparametrane i vegnormalane vil dekke 85% av dei tilhøva den omfattar. Til dømes føreset ein at 85% av bilførarane har kortare reaksjonstid enn det det vert dimensjonert for ved fastsetting av stoppsikt. Ein del bilførarar har soleis lenger reaksjonstid enn det vegane vert dimensjonert for. På same måten vil dei fleste av

fotgjengarane ha ei trafikkåtferd og aktsemd som samstemmer med vegtrafikksystemet dei skal bruke. Barn har ikkje den kompetansen og modning som skal til for å bruke vegtrafikksystemet på ein trygg måte. Vi meiner at barn frå 10års-alderen kan bruke vegtrafikksystemet som andre, dersom dei har fått opplæring til det.

Ei vurdering av risikoen etter omgrepet ”særleg farleg eller vanskeleg skuleveg” åleine er uråd, då opplæringslova §7-1 legg opp til ei vurdering av den enkelte elev sitt møte med vegtrafikksystemet. Ved vurderingar om delar av vegtrafikksystemet er særleg vanskeleg skal ein og vurdere den enkelte elev og den kompetanse og modning den har.

I risikovurderinga vil vi i varierende grad fastsette risikoen for dei enkelte punkta. I nokre tilfeller vil ein vurdere om løysingane er i samsvar med gjeldande regelverk, og påpeike manglar ut frå dette.

Beskriving av analyseobjekt

Vurderinga omfattar bruk av skulevegen frå Gjerde skule og vestetter til Ådland. Skulevegen omfattar kryssing av fv.7, ferdsle langs g/s-veg og lokalvegen frå Bjørkheim mot Haga via Haukaneset.



Skulevegar - skuleskyss

Det er gjort forskning som belyser i kva grad 6 –åringar er skikka til å ferdast trygt i trafikken. Undersøkingar på dette området viser at små barn har problem på ei rekkje områder i trafikken. Særlig gjeld dette når dei skal krysse vegen. Problema skyldast ikkje i første rekkje manglande motoriske ferdigheiter, men i større grad deira manglande evne til å styre og konsentrere merksemda, samt å vurdere hastigheiter og avstand.

Dei fleste alvorlige ulykker der fotgjengarar er involvert, skjer ved kryssing av veg.

Dette er viktig å tenkje over i samband med dei aktuelle tiltak som må gjerast for å gjera skulevegen trygg for borna. Så lenge små barn må krysse vegen i samband med av- og påstigning av skulebuss, er tryggingstiltaket likevel ikkje tilfredstillande for borna. Den beste løysninga slik vi ser det, hadde vore å fått ordna ei slags ”utvida skuleskyss” der elevane vart frakta til å frå skulen utan at dei treng å krysse Rv 7.

Ei slik løysing vil truleg også medføra at færre foreldre køyrer borna til skulen, då dei fleste vil oppleve at transporten av borna til og frå skulen skjer på ein måte som er trygg nok for dei. Mindre trafikk omkring skuleområdet vil vere eit naturleg resultat av dette.

Trafikktal

Fylkesveg 7 gjennom Samnanger har ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på rundt 4500 køyrety. Fylkesveg 131 mellom Bjørkheim og Gjerde har ein ÅDT på ca. 400 køyrety/døgn.

Regelverk – Vegnormalar og handbøker

Veglova med føresegnar, vegnormalar og handbøker fastset krav til planlegging, bygging og drift av vegnettet. Mellom anna set rekkverksnormalen (Hb 231) krav til 1,2 meter høgde på rekkverk ved stup, høge vegmurar og ved elver og vatn. Gangfeltkriteria (Hb 270) for vegar med fartsgrense 60 km/t set krav om lysregulerte gangfelt eller nedsett fartsgrense dersom det er fleire enn 20 kryssande i makstimen.

Vegtrafikklova med føresegnar fastset reglar for både køyrande, gåande og syklande. Mellom anna seier trafikkreglane §13, pkt2 at kjørande plikter i særleg grad å halde tilstrekkeleg liten fart og om nødvendig stanse straks ved passering av barn som oppholder seg på eller ved vegen. §19 seir at gåande som nyttar kjørebane, skal gå yst til venstre i gangretninga, men yst til høgre dersom han leier sykkel. Motsatt side av kjørebanen kan nyttast dersom den gåande elles ville bli utsett for fare, eller viss særlege forhold tilseier det.

Ulykkesdata

Trafikkulykker som er registrerte i ulykkesregisteret som har skjedd ved dei ulike punkta som inngår i risikovurderinga, kjem fram på dei arka som omtalar kvart punkt. I ulykkesregisteret er det ikkje registrert trafikkulykker sidan 2001 som kan direkte knytast til enkeltpunkta som risikovurderinga omfattar.

Identifikasjon av uønska hendingar

For kvart enkelt punkt og strekning som er omtalt, gjorde møtet og møtedeltakarane ei vurdering av kva hendingar som kan inntreffe. Hendingane kjem fram på arka for det enkelte punkt.


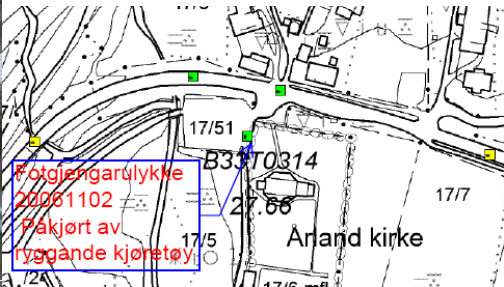

Vurdering av risiko

Møtet hadde som målsetting og vurdere både kor sannsynleg og kva konsekvensar dei ulike hendingane kunne medføre for kvart punkt. Konsekvensane ved ulike hendingar er ofte lettare seie noko om då ein kjenner fartsnivået på kjøretøya. Kor ofte ei uønska hending kan skje er uråd å sei noko om då ein ikkje har erfaringsdata verken frå ulukkesregisteret eller frå åtferds- og konfliktstudiar. Talet på skuleborn som kan bli råka av dei uønska hendingane, er så lite at det er mest uråd å vurdere kor sannsynleg hendinga er.


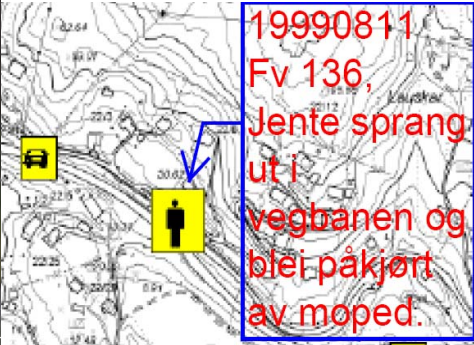

Tiltak



Der vi finn at vegsystemet ikkje er i samsvar med regelverket har ein foreslått ulike risikoreducerande tiltak.




Ein har og foreslått trafikkantretta tiltak, m.a. auka opplæring i skule.

Risikovurdering av sikkerhetsproblem	Pkt 1
Problem: Fotgjengarkryssing av fylkesvegen ved busslommer, fartsgrense 60 km/t.	Stad:Fv7, v/Ådland kyrkje
<p>Kva kan hende: Fotgjengar kan verta påkøyrd når han/ho kryssar vegen Kvifor hender dette?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Førar ser ikkje fotgjengar • Fotgjengar ser ikkje kjøretøyet • Fotgjengar vurderer tidsluka feil • Kjøretøyet har for stor fart, klarar ikkje stoppe • Manglande aktsemd av fotgjengar • Støy frå fossen kan gjere det vanskeleg å høyra biler. 	
<p>Risiko</p> <p>Antall krysningar her er så få at det er vanskelig å sei noko eksakt om sannsynlighet for at det kan skje ei ulukke. Konsekvensen vil derimot være stor dersom dette skulle skje, då farten på trafikken er høg. Det må gjerast ei vurdering av tidsluker for å kunna kryssa vegen trygt her og vi meiner at dette kan vera vanskeleg for mange born under ti år</p>	
<p>Arbeidsgruppa foreslo fylgjande tiltak for å redusere risikoen på staden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Åpne rekkverk og flytte kryssingspunktet lenger mot Bjørkheim • Bussjåføren kan hente/følge barna over vegen • Gangfelt med trafikklys • Planfrie krysningar • Nedsett fartsgrense • Pensjonistlaget i bygda kan bistå med dugnadsarbeid • Flytte busstoppet til Reistad • Busstoppet flyttes inn på parkeringsplassen • Opplæring om atferd fra første klasse 	
 	
	

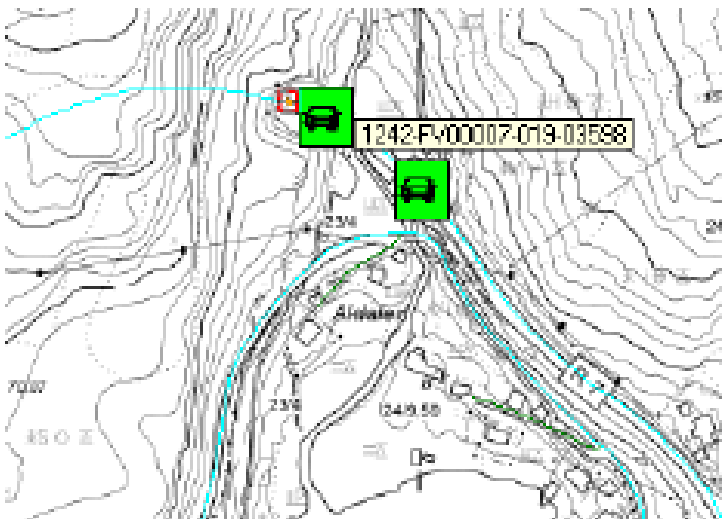
Risikovurdering av sikkerhetsproblem	Pkt 2
Problem: Utrygg kryssing i gangfelt. Fartsgrense 60 km/t	Stad: Fv7, gangfelt ved Bjørkheim,
<p>Kva kan hende:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fotgjengarar kan bli påkjørt i gangfelt. <p>Kvifor hender dette?</p> <ul style="list-style-type: none"> Gangfeltet ligg på eit høgbrekk Førarar vert opptekne av det som skjer på bensinstasjonen Dårleg sikt for å oppdage personar som vil over vegen 	
<p>Risiko</p> <p>Det er ein høgdeforskjell på ca 30-40 cm mellom fortau/gangvegen og kjørebane på den eine sida av gangfeltet. Dette kan gjere det vanskeleg for bilistar frå Bergen å sjå fotgjengarar, særleg lave born som står ved gangfeltet og skal over vegen, Autovernet er også med på å "skjula" fotgjengarar på denne staden. Som fotgjengarar krev der dermed at du er særleg merksam og at forsikrar deg ekstra om at bilar har sett deg før du går ut i vegen. Fartsgrensa på staden er 60 km/t og dette utgjer ein ekstra risiko knytt opp mot sikta til gangfeltet.</p>	
<p>Arbeidsgruppa foreslo fylgjande tiltak for å redusere risikoen på staden:</p> <ul style="list-style-type: none"> Elevene vert samla på Reistad (fleire trur ikkje dei eldste vil kome til å gjere det) Lage opning i rekkverkskinnene og vri det inn for å betre sikta Stenge innsyn til bensinstasjonen Heve fortau slik at fotgjengarane vert sett Gjennomføre konfliktanalyse/Atferdsanalyse Redusere fartsgrense til 50 km/t 	

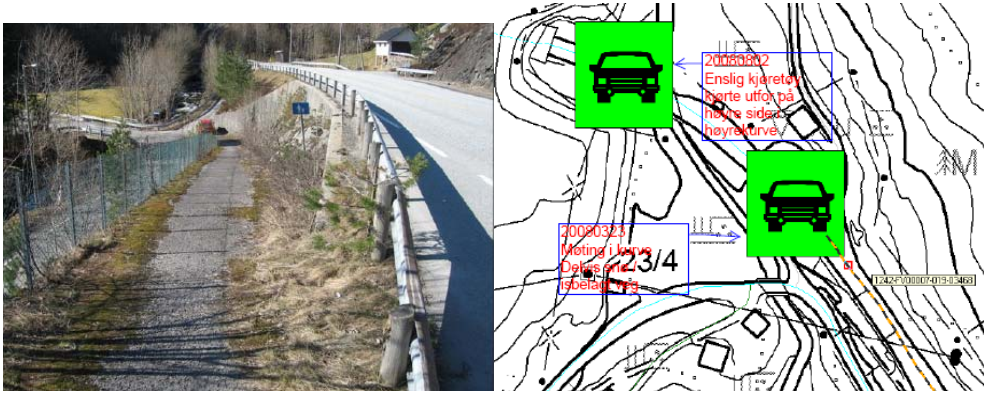
Risikovurdering av sikkerhetsproblem	Pkt 3
Problem: Fare for at fotgjengarar til/frå busslomme blir påkjørt Skuleborn går langs Fv 7	Stad:Fv 7 v/Lauskar
<p>Kva kan hende:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fare for at fotgjengarar vert påkøyrd <p>Kvifor hender dette?</p> <ul style="list-style-type: none"> Førar ser ikkje fotgjengar Fotgjengar ser ikkje kjøretøyet Fotgjengar vurderer tidsluka feil Manglande aktsemd av fotgjengar 	
<p>Risiko:</p> <p>Det krev av fotgjengarane at dei er i stand i til å vurdere riktige tidsluker når dei skal krysse vegen på denne staden. Større born over ti år, vil nok i dei fleste tilfeller vera i stand til å gjera slike vurderingar. Busslomma på staden er smal, noko som gjer til at bussen truleg vil fylle heile lomma i bredda. Dersom borna kryssar bak bussen medan den står på haldeplassen, vil risikoen auka, då dei kan vera vanskelig å sjå for trafikk austfrå. Når det gjeld born som går langs vegen, er det ikkje særleg auka risiko på denne staden, dersom dei har normal atferd og kunnskap om å ferdast i trafikken</p>	
<p>Arbeidsgruppa foreslo fylgjande tiltak for å redusere risikoen på staden:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gangbru Bussen køyrer som ein skulebuss og slepp av borna på rette sida Setje ned fartsgrensa til 50 km/t på heile strekninga (også Bjørkheim) Auka politikontroll (fleire har opplevelse av at fartsnivået er høgare enn fartsgrensa) 	
 	
	

Risikovurdering av sikkerhetsproblem	Pkt 4
Problem: Manglande sikring på utsida av fylkesveg	Stad: Fv 136 v/Lauskar
<p>Kva kan hende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fotgjengarar kan falle utfor vegen <p>Kvifor hender dette?</p> <ul style="list-style-type: none"> • For lavt rekkverk • Mangler rekkverk • Smal sving, fotgjengar kan bli "presset " utanfor vegen dersom det kjem store kjøretøy. • Uklar fartsgrense 	
<p>Risiko</p> <p>Det manglar sikring i yttersving på denne staden. Terrenget gjev likevel opning på sommartid for å bruke grøfta/skråninga som ei moglegheit til å trække utanfor dersom det skulle vere nødvendig. Når det gjeld innersving, er det rekkverk (støypekant) tett i vegen her. Rekkverket er for lågt i høve rekkverksnormalen</p>	
<p>Arbeidsgruppa foreslo fyljande tiltak for å redusere risikoen på staden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nytt rekkverk i ytterkurve • Høgare rekkverk i innerkurve • Redusere fartsnivå på kjøretøy langs vegen (30 km/t) 	
 <p>The topographic map shows a road curve with contour lines. Three yellow icons with black symbols are placed along the road: one at the start of the curve, one in the middle, and one at the end. The map also shows a lake labeled 'Lauskar tjern'.</p>	
 <p>The photograph shows a road curve with a low concrete barrier on the outer side. The road has a dashed yellow center line and a solid white edge line. The surrounding area is green and hilly.</p>	




Risikovurdering av sikkerhetsproblem	Pkt 5
Problem: Manglende sikring på tunnelportalen	Stad: Fv 136 v/Haukanes-tunnelen.
<p>Kva kan hende: Dersom borna beveger seg bak rekkverket, kan dei falle ned på tunnelportalen. Både syklistar og fotgjengarar kan falle over rekkverket.</p> <p>Kvifor hender dette?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bak rekkverket går det ei bratt skråning rett ned på tunnelportalen • Rekkverket er for lavt 	
<p>Risiko:</p> <p>Punktet ligg på eit smalt parti kor det vil vere naudsynt å halde seg inntil rekkverket dersom store kjøretøy skal passera. Rekkverket er for lavt med manglande innspenning slik at det og beveger seg dersom ein legg kraft på det. Skråninga nedanfor er såpass bratt at det truleg vert store konsekvensar dersom nokon skulle falle over rekkverket. Med tanke på syklistar som ferdast der vil det også utgjere ei høg risiko om desse kjem i konflikt med større kjøretøy og dermed veltar over rekkverket.</p> <p>Det er også mogelegheit for borna å komme seg bak rekkverket på ein enkel måte. Slik vi ser det, krev det stor aktsemd å ferdast trygt på denne staden dersom borna møter eit stort kjøretøy. Konsekvensane av feilhandlingar hjå skuleborna når dei ferdast på denne strekninga er alvorlege.</p>	
<p>Arbeidsgruppa foreslo fylgjande tiltak for å redusere risikoen på staden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betre sikring med ynskje om at ingen skal kunne koma seg bak sikringa. • Utsifting av rekkverket • Særskild opplæring i skulen   	

Risikovurdering av sikkerhetsproblem	Pkt 6
Problem: Manglande lys og sikring på utsida	Stad: Fv 136 , strekning
<p>Kva kan hende: Barna klatrar på rekkverket og fell ned skrent/stup.</p> <p>Kvifor hender dette?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rekkverket kan klatrast på og er for lavt 	
<p>Risiko: Rekkverket på staden manglar ytterligare sikring då det skal verna mot eit stup. Det at dette manglar utgjer ei høg risiko da borna lettare kan koma seg over. Dersom borna opptre slik dei skal når dei ferdast i trafikken, vil dei også kunne ferdast trygt her. Det er likevel svært viktig å sjå dette i samanheng med modning hjå kvar einiskild skuleelev om i kvar grad dei gjer som dei skal eller at dei lar seg lede til å ta gjere andre val.</p>	
<p>Arbeidsgruppa foreslo fyljande tiltak for å redusere risikoen på staden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betre og riktig sikring • Betre belysning. • Fartsgrens 30 km/t med fysiske fartsregulerande tiltak <div data-bbox="177 1151 767 1610" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="767 1218 1227 1610" data-label="Image"> </div>	

<p>Risikovurdering av sikkerheitsproblem</p>	<p>Pkt 7</p>
<p>Problem: Bilar som kjem med høg fart ut av tunnelen kan køyra på skuleborn som kryssar/går langs vegen (Bussen har ikkje tilstrekkeleg sikt bakover ved utkjøring ved Aldal)</p>	<p>Stad: Fv7, Haukanestunnelen aust</p>
<p>Kva kan hende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fotgjengar kan verta påkøyrd når han/ho kryssar vegen <p>Kvifor hender dette?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Førar ser ikkje fotgjengar • Fotgjengar ser ikkje kjøretøyet • Fotgjengar vurderer tidsluka feil • Kjøretøyet har for stor fart, klarar ikkje stoppe • Manglande aktsemd av fotgjengar 	
<p>Risiko: Det er tilrettelagt undergang for at kryssing skal skje på ein trygg måte ved Gjerde. Det viser seg at denne ikkje vert nytta slik den er tiltenkt, men derimot at skuleborna kryssar kjørebana i 80-sona, sjølv om konsekvensane ved påkjørsle er svært alvorleg. Det er vanskeleg å sjå for seg ytterlegare og betre tiltak enn det som allereie er på staden. Lokalvegen må tilretteleggast slik at den vert meir attraktiv, slik at ein ikkje tar "snarvegen" via hovudvegen.</p>	
<p>Arbeidsgruppa foreslo fylgjande tiltak for å redusere risikoen på staden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utforme lokalvegen på dei gåande og syklende sine premisser slik at den vert tryggare og meir attraktiv å bruke • Informere elevar og foreldre om å bruke lokalvegen  <p>The image is a topographic map of a road intersection. A red square with a white 'X' is placed on a road that runs from the top left towards the center. A green square with a white car icon is placed on a road that runs from the top center towards the bottom center. A white rectangular box with the license plate number '1242-FV00007-019-03598' is overlaid on the green road. The map shows contour lines, a stream labeled 'Aldalen', and various road markings. A blue line indicates a path or route through the area.</p>	

Risikovurdering av sikkerhetsproblem	Pkt 8
Problem: Farlig å gå til skulen langs fv7	Stad: Langs Fv7, Aldal mot Grinde
Kva kan hende: Skuleborn vert påkøyrd av bilar Kvifor hender dette? <ul style="list-style-type: none"> • Skuleborna velger å gå langs fv 7 i staden for å bruke tiltenkt skuleveg. 	
Risiko: Å gå langs og krysse fylkesveg 7 vil utgjere ein viss risiko. Konsekvensane ved påkøyrslar er høgt på grunn av fartsnivået. Vi kjenner ikkje til kor mange som går her, men ser at det er etablert eit "tråkk" på utsida av vegen.	
Arbeidsgruppa foreslo fylgjande tiltak for å redusere risikoen på staden: <ul style="list-style-type: none"> • Utforme lokalvegen på dei gåande og syklande sine premisser slik at den vert tryggare og meir attraktiv å bruke • Informere elevar og foreldre om å bruke lokalvegen 	

Risikovurdering av sikkerhetsproblem	Pkt 9
Problem: Manglende sikring på utsida av vegen	Stad: Fv 136
<p>Kva kan hende: Barna kan klatre på eller falle utanfor rekkverket og falle ned skrent eller stup</p> <p>Kvifor hender dette?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rekkverket kan klatrast på • Rekkverket er for lavt 	
<p>Risiko: Punktet og risikobilete er det mykje det same som ved punkt 6, men at ein her har fleir smale parti som kan "presse" fotgjengarane ut mot rekkverket ved møte eller passering av t.d. bussar.</p>	
<p>Arbeidsgruppa foreslo fylgjande tiltak for å redusere risikoen på staden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gruppa foreslo dei same tiltaka som ved punkt 6 	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="181 1122 727 1518"> </div> <div data-bbox="727 1093 1267 1518"> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> </div>	

<p>Risikovurdering av sikkerhetsproblem</p>	<p>Pkt 10</p>
<p>Problem: Dårlig standard på gangvegen, samt at den er ikkje utforma slik at alle kan bruke den (universell utforming)</p>	<p>Stad: Gangveg mellom Fv 136 og Fv 7</p>
<p>Kva kan hende: Skuleborna vel andre vegar enn denne Skuleborna kan falle/gli og slå seg.</p> <p>Kvifor hender dette?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bratt terreng • Manglande/vanskelig å oppretthalde godt nok vedlikehald på vegen om vinteren 	
<p>Risiko: Det er svært uheldig om gangvegen er utforma/ haldt vedlike på ein slik måte at ikkje denne vert brukt av fotgjengarane og at dei vel andre vegar. Det at gangvegen er bratt og at den endar rett inn på ein trafikkert veg er uheldig og utgjør ei stor risiko dersom det er glatt eller at nokon syklar ned her.</p>	
<p>Arbeidsgruppa foreslo fylgjande tiltak for å redusere risikoen på staden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utbetre gangvegen slik at den kan vedlikehaldes godt og nyttast av fleire (universell utforming)   	

Risikovurdering av sikkerhetsproblem	Pkt 11 og 12
Problem: Farlege vegkryss Konfliktsituasjonar mellom mjuke trafikantar og kjøretøy	Stad: v/områder rundt skulen
Kva kan hende: Fare for påkjørsel av fotgjengarar Kollisjon mellom kjøretøy	
Kvifor hender dette? <ul style="list-style-type: none"> • Både morgon og ettermiddag vil det vera særlig mykje trafikk i bustadfeltet rundt skulen, då foreldre ynskjer å køyra borna til/frå skulen/barnehagen, tilsette i barnehagen/skulen skal og parkere i området. 	
Risiko: Det er kjent at bringe-/hentesituasjonar av elevar som skal til/frå skulen er uheldig, dersom det ikkje er lagt til rette for det ved fysiske hinder, lommer o.l Erfaring viser at det fort kan oppstå totalt "kaos" ved slik køyring, og myldring av skuleborn inn mellom bilar som kjører, ryggar osv. og stressa foreldre Dette vil også vera tilfelle ved Gjerde skule. I tillegg er det ytterlegare risiko då skulen ligg plassert i eit bustadfelt og trafikken til/frå skulen vil koma i konflikt med dei som bur i området. Slik vi ser det, ynskjer vi ikkje å belyse risiko i enkeltkryss i bustadfeltet, fordi det også her vil vera mange fleire situasjonar som vil kunna ha høg risiko. Fagleg sett vil det ikkje vera tilrådeleg å ha køyrande bilar tett opp til skuleporten.	
Arbeidsgruppa foreslo fylgjande tiltak for å redusere risikoen på staden: <ul style="list-style-type: none"> • Utarbeide skiltplan • Informere om korleis ein skal køyre • Fjerne vegetasjon ved kryss og avkørsler • Betre parkeringsrutinar for tilsette • Legge til rette for av- og påstigning i tillegg til "vaksenvakt" på område. • Innføre skulepatrolje 	

Risikovurdering av sikkerhetsproblem	Pkt 13
<p>Problem: Bussen kører inn på sløyfa fordi det er risiko å ta venstresving i krysset/fare for påkjøring bakfra. Elevane kryssar kjørebane Interessekonflikt mellom ulike typer busser og andre biler</p>	<p>Stad: v/Lønnebakken</p>
<p>Kva kan hende: Fare for påkjørsel av fotgjengarar Kollisjon mellom kjøretøy</p> <p>Kvifor hender dette?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Krysset er ikkje godt nok fysisk tilrettelagt • Elevane nyttar ikkje undergangen • For mange bussar samstundes 	
<p>Risiko: Det er stor risiko knytt til situasjonar der fotgjengarar driv med villkryssing i samband med bussar. Bussar har store blindsoner og det er høg risiko knytt til at skuleborn kan opphalde seg i desse når bussar skal køyra ut frå haldeplass. I tillegg vil vurdering av tidsluker ved kryssing av trafikkert veg vera ei vurdering å gjere i denne situasjonen og dette er ikkje noko vi kan forvente at dei mindre borna er i stand til å gjere.</p>	
<p>Arbeidsgruppa foreslo fylgjande tiltak for å redusere risikoen på staden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informasjon og opplæring av elevar som skal på/av • Sette ned fartsgrensa • Logistikk /avviklingslogistikk av elevar, dvs. planlegge betre busstransport. • Utvide sløyfa/større busslomme • Avkjøringsfelt • Betre utforming av busslomma som kan gje tryggare av - og påstigning. • Lage skisse for optimalisering av busslomma 	



Statens vegvesen

Statens vegvesen Region vest
Askedalen 4
N - 6863 Leikanger
Tlf. (+47) 815 44 010
E-post:

ISSN